

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



årsberetning

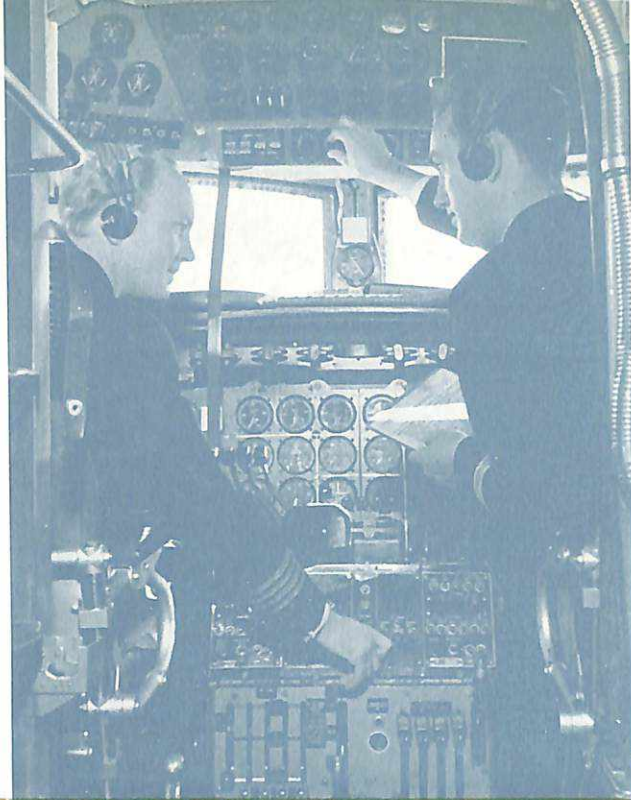
regnskabsåret 1955 — 1956

beretning

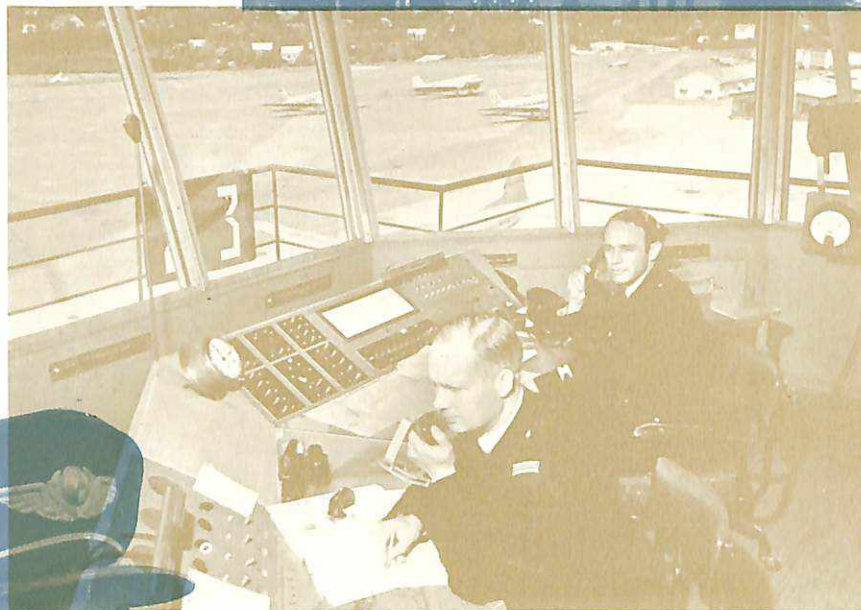
for regnskabsåret 1955—1956



Før starten gennemgår kaptajnen og andenpiloten ombord på hver SAS-maskine 71 kontrolpunkter for instrumenter og motorer.



Kontrolltårnet giver ordre om start og landing samt leder og følger flyvningen.



SAS' rutinerede piloter er i stor udstrækning "luftmillionærer", og mange af dem er specialuddannede for flyvning over polarregionerne.

Omslagsbilledet:
I august leveredes de første af de 14 DC-7C
SAS bestilte fra Douglas-fabrikkerne i
Santa Monica, Calif., U. S. A.

Den civile luftfarts forhold 1955/56

Den stærke stigning i den regelmæssige trafik indenfor verdensluftfarten (eksklusive Sovjetunionen og Kina) fortsatte også i 1955. Fløjne tonkm steg fra 6 067 mill. i 1954 til 7 180 mill. eller med 18,3 %. Antal passagerkm steg med 18 % til 62 000 mill. og antal passagerer i regelmæssig lufttrafik til omtrent 70 mill.

Indenrigslufttrafikken i USA, der stadigvæk repræsenterer over 50 % af verdenslufttrafikken, steg i 1955 med 20 % i forhold til 1954.

Indenfor den internationale trafik viste Europa den største stigning i sammenligning med 1954, nemlig 27 %. Den europæiske trafik repræsenterer dog kun 7 % af den samlede lufttrafik i verden.

Trafikken på de interkontinentale ruter udgjorde i 1955 ca. 38 % af verdens lufttrafik, udtrykt i udførte passagerkm. Stigningen var i 1955 særlig kraftig på ruterne over Nordatlanten, nemlig 19 %. Ca. 700 000 passagerer befordredes med fly mellem USA og Europa.

Passagerbefordringen var i 1955 — ligesom i de foregående 10 år — uden sammenligning den vigtigste del af den civile lufttrafik. Ruteluftfartselskabernes bruttoindtægter androg ca. 3 milliarder dollars, hvoraf 78 % hidrørte fra passagerindtægter.

Turistklassetraffikkens andel stiger

Den almindelige tendens i trafikudviklingen i 1955 var den betydeligt større stigning i turistklassetrafikken end i førsteklassetrafikken. 40 % af passagertrafikken på alle regelmæssige luftruter var i 1955 turistklasse-

trafik, medens denne kun udgjorde 6 % i 1951. Over Nordatlanten, hvor 60 % af passagererne i 1953 fløj på turistklasse, steg procenten i 1955 til 71. Stigningen i førsteklassetrafikken sammenlignet med 1953 var 2,1 %, medens stigningen på turistklassen var 44 %. Prognoserne for de nærmeste år tyder på en fortsat kraftig vækst af turistklassen.

Luftfarten som massetransportmiddel

En nedsættelse af priserne på turistklasse vil tiltrække nye grupper af passagerer til luftfarten og dermed yderligere stimulere udviklingen. De selskaber, der er tilsluttet IATA, har fra 1. oktober 1956 indført en specialrabat på Nordatlanten for returbilletter med 15 dages gyldighed. Fra 1. april 1958 tages yderligere et skridt i denne retning, idet der på Nordatlanten indføres en ny "3. klasse" med endnu lavere priser. De lavere priser bliver mulige ved indretning af maskinerne til at kunne rumme et betydeligt større antal passagerer og ved forenkling af service ombord.

Med den stærke forøgelse af trafikken, som har fundet sted, og med den fortsatte stigning, som man efter alt at dømme må regne med, må luftfarten indstille sig på virkelig massetransport. Omkring 1959/60 vil man have jetmaskiner til disposition, som fremfor alt er egnede til sådanne massetransporter på de interkontinentale linier. Årene 1955 og 1956 må betegnes som skelsættende i den civile luftfarts udvikling, idet det er i løbet af disse to år, at verdens førende luftfartselskaber har foretaget bestilling på ca. 340 stk. jetmaskiner til en sammenlagt værdi af ca. 1,7 milliarder dollars og med en transportkapacitet, der — suppleret med et

betydeligt antal nye, moderne, propeldrevne fly — vil betyde mere end en fordobling i forhold til idag.

De prognoser over lufttrafikens fortsatte udvikling, som er foretaget fra forskellig side, tyder imidlertid på en trafikstigning, som er endnu større end den ved disse materielanskaffelser indvundne kapacitetsforøgelse.

En så kraftig og kontinuerlig ekspansion åbner stadig nye perspektiver for luftfarten, men samtidig opstår en række omfattende finansielle, kommercielle, tekniske og trafikale problemer.

Indkøbsprisen for de nye jet-fly af typen DC-8 eller Boeing 707 er f. eks. ca. 5 gange så stor som for en DC-6. For opnåelse af en god driftsøkonomi med en flåde af disse nye fly kræves en høj udnyttelse af flyene eller et meget stort antal flyvetimer pr. år. Jet-fly af nævnte type kræver relativt lange flyvestrækninger med mindst mulige antal mellemlandinge. På grund heraf og på grund af, at disse maskiner er betydeligt større end de typer, der anvendes for øjeblikket, vil udviklingen stille øgede krav til selskabernes evne til at tilføre trafik til deres langlinier. En delvis omlægning af kortdistance- og mellemdistancerutenettet vil derfor blive nødvendig.

De jet-fly, som er i ordre, er hovedsageligt bestemt for luftfartens langlinier. Der er imidlertid næppe tvivl om, at flyvemaskineindustrien indenfor en nær fremtid vil kunne tilbyde mindre typer jetmaskiner, hvis egen-skaber gør dem egnede til indsættelse på kortere strækninger. Selv for disse maskiner må der imidlertid — for at opnå økonomisk drift — ske en omlægning til stadig flere direkte ruter uden mellemlandinge. Trafikken må derfor i højere grad end hidtil planlægges således, at de trafikstærke ruter suppleres med tilførselslinier befløjet med mindre maskiner.

Den organisationsmæssige udbygning

Med de stadigt stigende krav til selskaberne om at skaffe tilstrækkelig trafik, specielt til langlinierne, følger naturligvis, at selskaberne i takt hermed må udbygge deres salgsorganisationer, således at disses effektivitet står mål med de nye krav.

Med stigningen i trafikken og de meget større flyvehastigheder opstår der nye og øgede krav om hjælpemidler til maskinernes navigering og til effektiv kontrol med trafikken. Det er en absolut betingelse for luftfartens fortsatte udvikling, at teknikken indenfor dette område snarest muligt fremkommer med nye hjælpemidler. ICAO har sat et omfattende arbejde igang til løsning af disse problemer, som i høj grad har internationale aspekter.

Kravene til lufthavnens størrelse og tekniske udstyr stiger stadig. De lande, som vil give plads for og drage fordel af den voksende lufttrafik, må være beredt til i god tid at yde de økonomiske ofre, som moderne lufthavne og luftveje kræver.

Den voksende trafik stiller også de øvrige grene af luftfartens jordorganisation, deriblandt stationstjenesten, overfor nye opgaver. Det samme gør sig gældende for luftfartselskabernes indre organisation, booking af billetter, afregning m. m. Udviklingen henimod masse-transport med hurtige jet-fly medfører, at tempoet i lufthavnene må forøges i forhold til de større flyvehastigheder, således at de nye maskiner udnyttes effektivt.

Skærpet protektionisme

På det luftfartspolitiske område er udviklingen i årets løb gået mod en stadig mere udpræget protektionisme. Dette er uden tvivl en hemning for luftfartens udvikling. Afskaffelsen af restriktioner på dette område synes lige så ønskelig som afskaffelsen af snærende restriktioner for vareudveksling mellem landene. Såfremt en vis regulering måtte være uundgåelig, må kravet til en sådan regulering absolut være, at den skal give plads for og virke stimulerende på en udviklingsfremmende konkurrence mellem trafikelskaberne og trafikarterne. Det er et krav, som ikke vil kunne imødekommes, såfremt vilkårene for konkurrencen først og fremmest skal bestemmes af nationale ønsker og protektionistiske synspunkter.

SAS' forhold

Luftfartens vældige ekspansion og den hastige tekniske udvikling gør det nødvendigt for SAS at arbejde stærkt med planlægningen for fremtiden samt med opbygningen på langt sigt af organisationen, således at denne fuldt ud kan beherske de kommende tekniske og trafikale opgaver og gradvis tilpasse sig de nye, ændrede forhold.

Fremtiden stiller også store krav til SAS' finansielle ressourcer og opfordrer til stor forsigtighed med alle omkostninger.

Priserne på brugt flyvemateriel har hidtil holdt sig på et meget højt niveau. Teknikkens hastige udvikling medfører imidlertid, at store serier nye flyvemaskintyper, specielt jet-fly, sættes i trafik i den kommende 5-års periode, hvilket kan medføre betydelige prissænkninger på ældre maskintyper. SAS må derfor fortsat bibeholde sådanne afskrivningsprincipper, at konsortiet er garderet mod prisfald af denne art.

Produktion og trafik

I regnskabsåret 1955/56 producerede SAS ialt 274,8 mill. tonkm mod 241,2 mill. i foregående regnskabsår. Stigningen, 14 %, skyldes dels en bedre udnyttelse af den hidtidige flåde, men også at flåden i løbet af sommeren 1956 er blevet forøget med 6 Douglas DC-7C og 11 Convair "Metropolitan" fly.

SAS har i det forløbne regnskabsår åbnet nye ruter til Riga og Moskva samt til Abadan ved den persiske bugt. Natruter er blevet oprettet mellem Skandinavien og Wien, Frankfurt og Zürich. Efter indvielsen den 1. oktober 1955 af Flesland flyveplads ved Bergen, betjenes Bergen regelmæssigt af både internationale og indenrigske ruter. Frekvensen på ruterne til New York og Los Angeles er udvidet, og dette er også tilfældet med flere af ruterne i Europa og Mellemste Østen. På de skandinaviske indenrigsruter er kapaciteten øget ganske væsentligt. Produktionen fordeler sig med 64 % på interkontinentale ruter, 30 % på europæiske ruter og 6 % på indenrigsruter.

Trafikken har i regnskabsåret været 144,4 mill. betalte tonkm, hvilket er 17 % mere end i foregående regnskabsår. Trafikstigningen har været 20 % for passagertrafikken, 7 % for fragtrafikken og 4 % for posttrafikken. For rutenettet i sin helhed blev lastfaktoren 52,5 mod 51,3 foregående år. Kabinefaktoren blev 57,1 mod foregående års 53,6.

Interkontinentale ruter

SAS' produktion på de interkontinentale ruter — til Nord- og Sydamerika, Afrika og Asien — steg i 1955/56 til 175,3 mill. tonkm, eller med 12 % i forhold til foregående år.

På Los Angeles ruten er frekvensen blevet stærkt forøget, i vinterperioden fra 2 til 3 ture pr. uge og i sommerperioden fra 3 til 7 ture pr. uge. I begyndelsen af regnskabsåret indførtes også turistklasse på Los Angeles ruten.

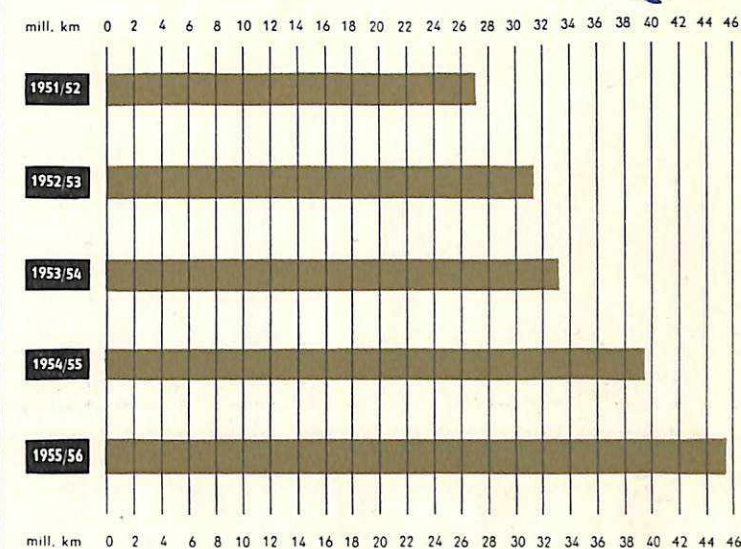
På New York ruten har frekvensen i vinterperioden været 9 ture pr. uge, det samme som foregående år, medens frekvensen i sommerperioden har været 21 ture pr. uge mod 20 foregående år. Fra slutningen af regnskabsåret indsattes de store, nye og hurtigere DC-7C fly på denne rute.

Trafikken på de interkontinentale ruter har været 92,1 mill. betalte tonkm, hvilket er 14 % mere end foregående år. Lastfaktoren steg herved fra 51,7 i foregående regnskabsår til 52,5 i 1955/56. Kabinefaktoren gik op fra 54,7 til 59,3.

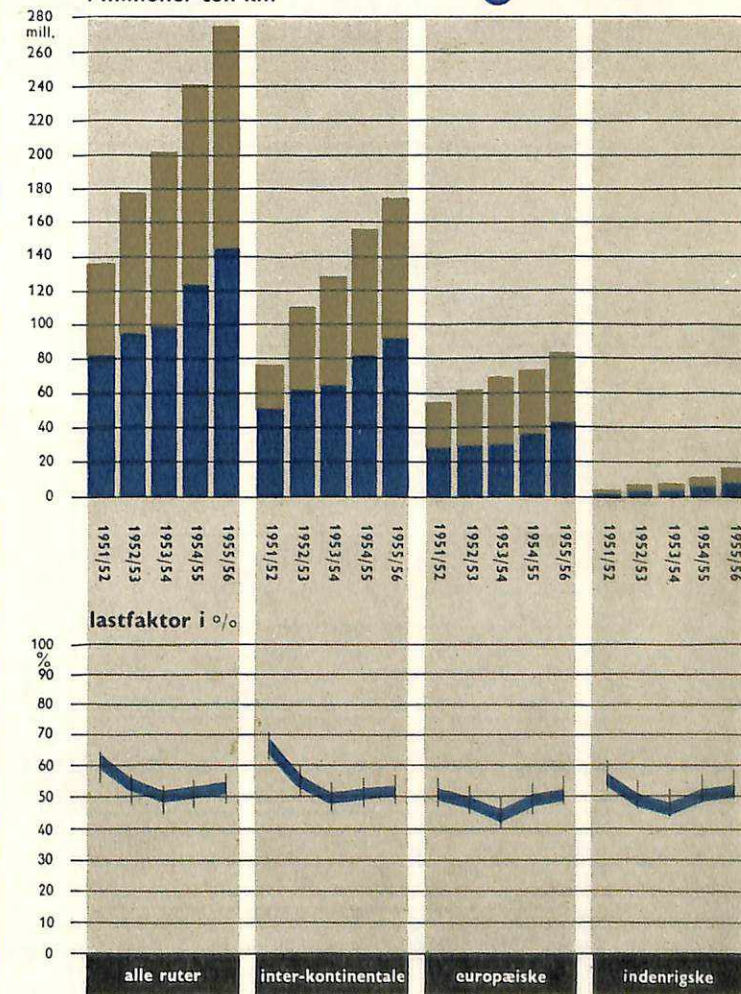
Europæiske ruter

På de europæiske ruter har den totale produktion i regnskabsåret været 82,8 mill. tonkm, hvilket er 13 % mere end i foregående regnskabsår. Produktionsstigningen fordeler sig over det meste af rutenettet. I maj måned indsattes de første af de nyindkøbte "Metropolitan" fly i trafik på de kortere europæiske ruter. Trafikken — 43,3 mill. betalte tonkm — har været 17 % større end foregående år, og lastfaktoren steg fra 50,4 til 52,3. Kabinefaktoren steg fra 51,1 til 53,3.

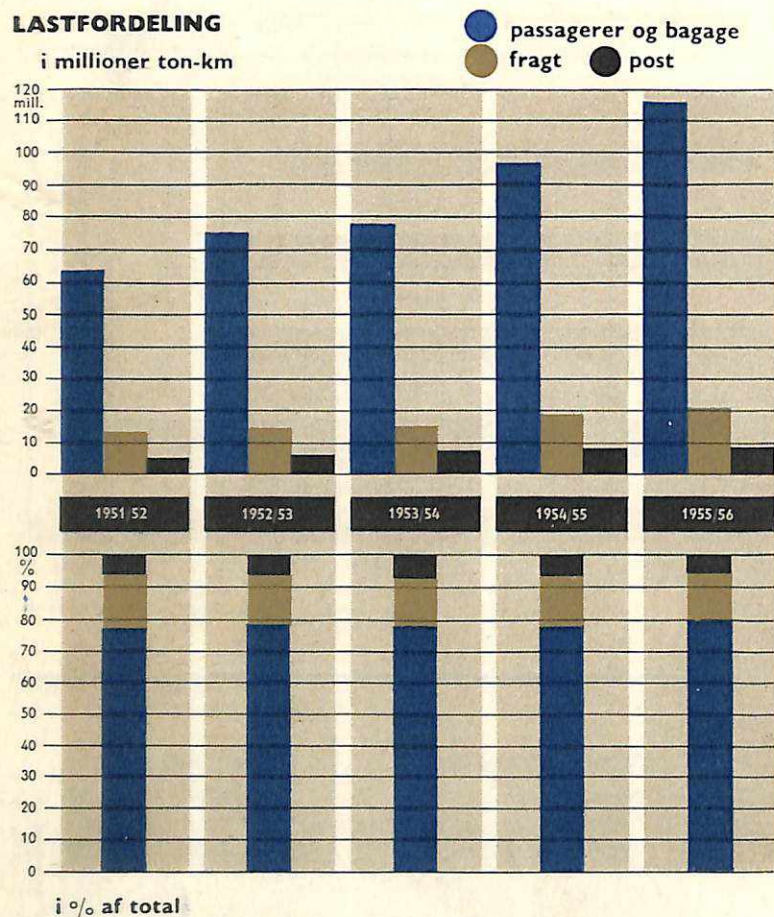
FLØJNE KILOMETER



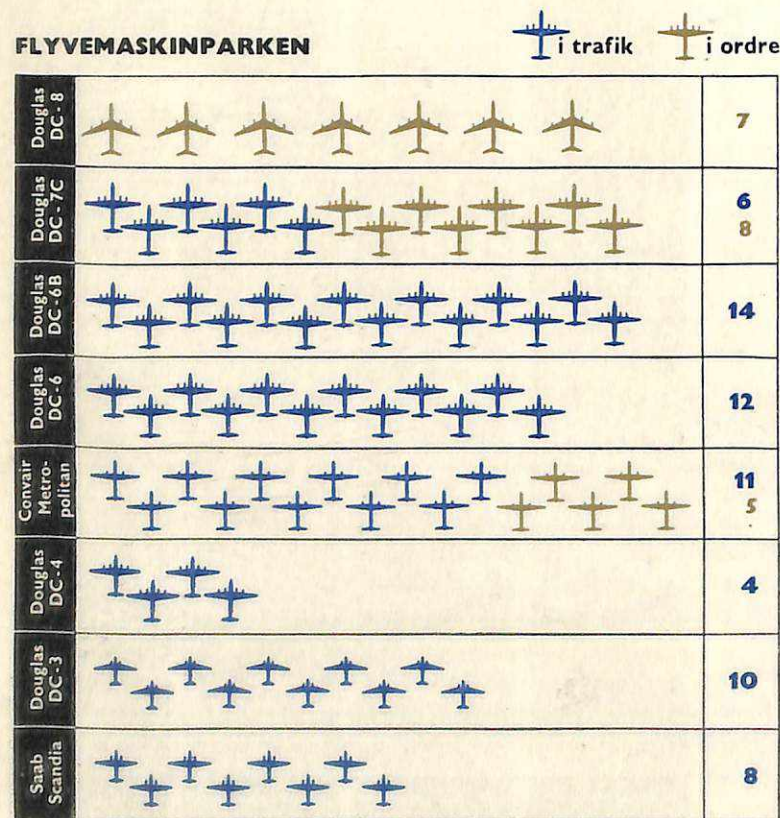
PRODUKTION og TRAFIK i millioner ton-km



LASTFORDELING



FLYVEMASKINPARKEN



Indenrigsruter

På indenrigsruterne blev i regnskabsåret produceret 16,6 mill. tonkm, hvilket er en stigning på 43 % i forhold til foregående år. Disse ruter har i regnskabsåret beslaglagt 6,0 % af SAS' totale produktion mod 4,8 % i 1954/55 og 3,8 % året før. Sammenlignet med foregående år er trafikken steget med 49 % til 9,0 mill. betalte tonkm. Lastfaktoren er steget fra 52,0 til 54,0 og kabinefaktoren fra 56,5 til 58,2.

Nyt materiel

Af de 14 DC-7C, som SAS i regnskabsåret 1954/55 bestilte hos Douglas Aircraft Company, Inc. i Santa Monica, er 6 blevet leveret i august og september 1956. Yderligere 2 DC-7C er blevet leveret efter den 30. september 1956, medens de resterende 6 skal leveres i sidste halvdel af 1957. De første DC-7C indsattes i trafik på New York ruten i september 1956, og fra oktober 1956 er disse store, nye og hurtigere fly også indsat på polarruten til Los Angeles. Når polarruten til Tokyo åbnes i februar 1957, vil den blive befløjet med DC-7C.

I perioden marts—september 1956 leveredes fra Convair-fabrikken i San Diego de 11 "Metropolitan" fly, som ligeledes blev bestilt i regnskabsåret 1954/55. Denne type har fra maj 1956 været indsat i trafik på kortere ruter indenfor Europa samt på det interskandinaviske rutenet. I forventning om en fortsat kraftig stigning i interskandinaviske og europæiske trafik har SAS i sommeren 1956 bestilt yderligere 5 "Metropolitan" fly. Disse ventes leveret i løbet af 1. kvartal 1957.

Ved "Metropolitan" flådens bestilling var det forudsat, at SAS' 4 tilbageværende DC-4 skulle sælges. Der er i regnskabsåret afsluttet kontrakt om salget af disse fly; selve leveringen til køberne har fundet sted efter regnskabsårets slutning.

Den i regnskabsåret mest betydningsfulde materiel-disposition har været bestillingen af jet-fly til langdistance-trafikken. Efter indgående tekniske og driftsøkonomiske studier af forskellige flyvemaskintyper, har SAS ved årsskiftet 1955/56 afsluttet kontrakt med Douglas Aircraft Company, Inc. i Santa Monica om køb af 7 stk. jetdrevne fly af typen DC-8. Disse fly skal leveres successivt i tidsrummet januar—september 1960. SAS har herigennem sikret sig fordelagtige leveringsterminer på det nye jetmateriel.

Hensigten er i første række at indsætte DC-8 på ruten til New York og på polarruterne til Los Angeles og Tokyo, hvor jet-flyenes store rækkevidde, hastighed og lasteevne bedst kan udnyttes. For eksempel vil en DC-8 med fuld last kunne flyve strækningen København—New York uden mellemlanding med en marchhastighed af omkring 900 km i timen. Dette betyder en rejsetid på ca. 8 timer. DC-8 kan i turistklasseversion

befordre indtil 134 passagerer og i en passende kombination af 1. klasse og turistklasseversion indtil 107 passagerer.

Personale

Den øgede produktion i løbet af driftsåret har medført en væsentlig udbygning af SAS' organisation. Beslutningen om indkøb af nyt materiel (specielt DC-8 flåden) kræver som tidligere omtalt omfattende forberedelser, der især indenfor de tekniske afdelinger har nødvendiggjort ansættelse af yderligere personale.

Den 30. september 1956 beskæftigede SAS 9 430 personer (30. september 1955, 8 101), hvoraf det flyvende personel udgjorde 1 348 (1 137).

Regnskabet

SAS' regnskab omfatter hele den virksomhed, som konsortiet og dets datterselskaber udøver i og udenfor Skandinavien. Forsåvidt angår resultatet for det forløbne driftsår og konsortiets stilling pr. 30. september 1956 henvises til vedhæftede vindings- og tabskonto samt status. (Alle beløbene i regnskabet og i nedenstående bemærkninger er angivet i svenske kroner.)

Trafikindtægterne udgør efter fradrag af provision 370,7 mill. kr. (foregående regnskabsår 318,7 mill. kr.), som efter tillæg af øvrige indtægter 15,1 mill. kr. (14,3 mill. kr.) giver et samlet indtægtsbeløb på 385,8 mill. kr. (333,0 mill. kr.). Efter fradrag af driftsomkostninger 314,5 mill. kr. (266,4 mill. kr.), administrationsomkostninger 11,3 mill. kr. (9,3 mill. kr.) og diverse omkostninger 7,9 mill. kr. (4,8 mill. kr.) er virksomhedens bruttooverskud før afskrivninger 52,1 mill. kr. (52,5 mill. kr.).

De ordinære afskrivninger beløber sig til 25,8 mill. kr. (27,6 mill. kr.). Styrelsen har herudover besluttet at anvende et beløb på 15,9 mill. kr. (16,5 mill. kr.) til yderligere afskrivning på flyvemateriellet. Herefter fremkommer et restbeløb på 10,5 mill. kr. (8,4 mill. kr.), som er krediteret moderselskaberne.

De ordinære afskrivninger, 25,8 mill. kr., som hovedsageligt er foretaget efter samme principper som foregående regnskabsår, fordeler sig med 21,4 mill. kr. (21,5 mill. kr.) på flyvemaskiner, reservemotorer, reservepropeller og andre reservedele, 0,7 mill. kr. (1,4 mill. kr.) på bygninger og 3,6 mill. kr. (4,6 mill. kr.) på værkstedsinventar samt øvrigt inventar og køretøjer.

Værkstedsarbejder for fremmed regning — hovedsageligt udført på SAS' værksteder i Kastrup — viser for året en omsætning på ca. 19,5 mill. kr. (ca. 14,5 mill. kr.); resultatet indgår i "Øvrige Driftsindtægter".

Af de totale bruttoindtægter i driftsåret udgjorde andre valutaer end de skandinaviske modværdien af ca. 280 mill. kr. (ca. 236 mill. kr.).

PERSONALE

	totalt		flyvende personale		øvrigt personale	
	30.9 1955	30.9 1956	30.9 1955	30.9 1956	30.9 1955	30.9 1956
Danmark	2.316	2.594	259	326	2.057	2.268
Norge	1.197	1.427	230	312	967	1.115
Sverige	3.029	3.576	640	702	2.389	2.874
Udlandet	1.559	1.833	8	8	1.551	1.825
totalt	8.101	9.430	1.137	1.348	6.964	8.082

Anskaffelsesværdien på de i regnskabsåret leverede 6 DC-7C og 11 "Metropolitan" fly udgør ialt 112,6 mill. kr. Det tidligere omtalte salg af 4 DC-4 fly indgår ikke i det foreliggende regnskab.

Af praktiske hensyn indgår de forskellige afregningskonti for trafikindtægter som hidtil med et saldo-beløb under "Diverse Kreditorer".

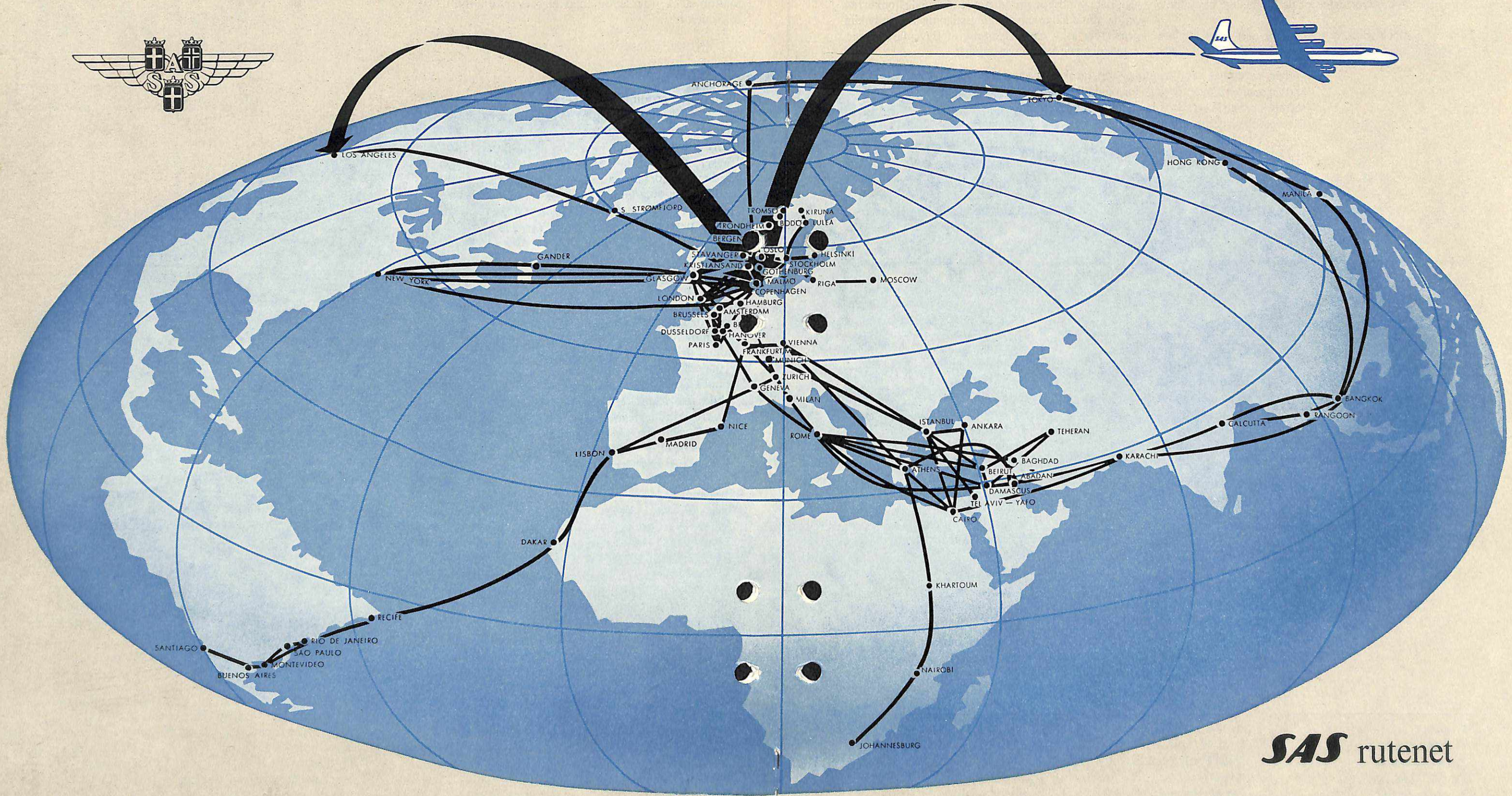
Konsortiets udenlandske tilgodehavender er bogført til omregningskurser, som er fastsat under hensyntagen til de risici, der bedømmes at foreligge.

Af de ved moderselskabernes mellemkomst optagne lån er lånet i Norge (pr. 30. september 1955 10 mill. n. kr.) og lånet i Sverige (pr. 30. september 1955 0,016 mill. sv. kr.) helt indfriet. I Danmark udgør lånet pr. 30. september 1956 17,3 mill. d. kr. (pr. 30. september 1955 18,4 mill. d. kr.). De i USA optagne lån udgør pr. 30. september 1956 \$ 22,8 mill. (30. september 1955 \$ 3,6 mill.).

Flyvemateriel og andre fysiske aktiver var den 30. september 1956 forsikret som følger:

Flyvemaskiner	ca. 286,2 mill. kr.
Reservemotorer, reservepropeller, reservedele og teknisk lager	„ 117,3 „ „
Bygninger	„ 12,5 „ „
Værkstedsinventar og værktøj	„ 17,3 „ „
Øvrigt inventar, køretøjer og diverse lagerbeholdninger	„ 30,9 „ „

Virksomheden har i det forløbne år i mange henseender stillet store krav til personalet. Styrelsen takker personalet i og udenfor Skandinavien for god samar-



SAS rutenet

bejdsvilje og for målbevidst arbejde ved løsningen af de foreliggende opgaver indenfor de forskellige områder.

Selvom trafikstigningen fortsat har vist en tilfredsstillende udvikling, bør udsigterne for SAS' fremtidige

økonomiske resultat stadig bedømmes med forsigtighed, ikke mindst på grund af den skærpede konkurrence, de almindelige omkostningsstigninger og udviklingens store krav om anskaffelse af flyvemateriel med deraf følgende store investeringer.

Denne beretning samt vindings- og tabskonto samt status, som er blevet forelagt for og godkendt af SAS' styrelse, er med styrelsens bemyndigelse blevet underskrevet af styrelsens arbejdsudvalg.

København, Oslo og Stockholm i december 1956.

P. Kampmann
Axel

Per M. Hansson
E. F. Eckhoff

M. Wallenberg
Axel Gjøres



SAS STYRELSE

DANMARK

H. K. H. Prins Axel
Helge Bech-Bruun
Hans Peter Christensen
Palle Christensen
Frederik Grünfeld
Jens Chr. Jensen-Broby
Per Kampmann
Arne Krog
Johannes A. Kørbing
Carl Bollerup Madsen

NORGE

Ordinære medlemmer:
Nils Astrup
Ernst Fredrik Eckhoff
Per M. Hansson
Einar Isdahl
Egil Lothe
Chr. Fr. Scheel
Suppleanter:
Karl Bonden
Eilif Due
Johan Horn
Joakim Ihlen
Finn Moe
Otto Fosse

SVERIGE

Ordinære medlemmer:
Carl Florman
Axel Gjøres
David Hall
Rolf von Heidenstam
Torsten Hèrnod
Emanuel Högberg
Oskar Malmberg
Gustaf V. Nilsson
Per A. Norlin
Frans Severin
Ragnar Wahrgren
Marcus Wallenberg
Erik Wijk
Per Åsbrink
Suppleanter:
Torgeir Christoffersen
Folke Fessé
A. Ax:son Johnson J:r
Gustaf Allan Hultman
Bernt Lindskog
Olof Sahlin

Formænd:

Formand
Per Kampmann
1. vice-formand
Per M. Hansson
2. vice-formand
Marcus Wallenberg

Arbejdsudvalg

Ordinære medlemmer:
H. K. H. Prins Axel
Ernst Fredrik Eckhoff
Axel Gjøres
Per M. Hansson
Per Kampmann
Marcus Wallenberg

Adm. direktør

Henning Throne-Holst

vindings- og tabskonto 1. oktober 1955—30. september 1956



i 1 000 svenske kroner

UDGIFTER	1955/56	1954/55
Driftsomkostninger for lufttrafikken	314 471	266 416
Administrationsomkostninger	11 268	9 306
Diverse omkostninger	7 881	4 750
Afskrivninger	41 631	44 129
Restbeløb at udbetale til moderselskaberne	10 500	8 400
	<u>385 751</u>	<u>333 001</u>
INDTÆGTER		
Trafikindtægter efter fradrag af provision	370 648	318 746
Øvrige driftsindtægter	14 156	12 872
Driftstilskud til indenrigstrafik	947	1 383
	<u>385 751</u>	<u>333 001</u>

København, Oslo og Stockholm i december 1956.

Henning Throne-Holst
Adm. direktør

/ H. Bernström

Thore Boye

Nils Langhelle

Viggo J. Rasmussen

Sven Östling

P. Kampmann

Per M. Hansson

M. Wallenberg

Axel

E. F. Eckhoff

Axel Gjøres



i 1 000 svenske kroner

AKTIVER		30/9 1956	30/9 1955
Flyvemaskiner			
Saldo pr. 1/10 1955	77 512		
Tilgået	112 611		
	<u>190 123</u>		
Afskrevet	34 205	155 918	77 512
Reservemotorer, reservepropeller og andre reservedele			
Saldo pr. 1/10 1955	13 833		
Tilgået	36 334		
	<u>50 167</u>		
Afskrevet	3 093	47 074	13 833
Forudbetalinger på bestilt flyvemateriel		36 850	30 868
Bygninger			
Saldo pr. 1/10 1955	6 878		
Tilgået	4 164		
	<u>11 042</u>		
Afskrevet	728	10 314	6 878
Værkstedsinventar			
Saldo pr. 1/10 1955	2 217		
Tilgået	2 510		
	<u>4 727</u>		
Afskrevet	892	3 835	2 217
Øvrigt inventar og køretøjer			
Saldo pr. 1/10 1955	7 049		
Tilgået	3 455		
	<u>10 504</u>		
Afskrevet	2 713	7 791	7 049
Diverse lagerbeholdninger		2 660	1 420
Igangværende værkstedsarbejder		4 688	2 650
Diverse debitorer		66 502	53 563
Obligationer		70	16 101
Kasse- og bankbeholdninger		68 954	77 186
		<u>404 656</u>	<u>289 277</u>



i 1 000 svenske kroner

PASSIVER		30/9 1956	30/9 1955
Moderselskaberne			
ABA (3/7)	67 500		
DDL (2/7)	45 000		
DNL (2/7)	45 000	157 500	157 500
At udbetale til moderselskaberne			
ABA (3/7)	4 500		
DDL (2/7)	3 000		
DNL (2/7)	3 000	10 500	8 400
Diverse kreditorer		105 618	83 695
Lån		131 038	39 682
		<u>404 656</u>	<u>289 277</u>
Ansvars- og garantiforpligtelser		1 624	764
Herudover har SAS påtaget sig visse pensionsforpligtelser			
Pantsættelser:			
Prioriteter i flyvemaskiner		—	7 252
Prioriteter i bygninger		3 325	25
Diverse pantsættelser		489	412
		<u>3 814</u>	<u>7 689</u>

København, Oslo og Stockholm i december 1956.

Henning Throne-Holst
Adm. direktør

/ H. Bernström

Thore Boye

Nils Langhelle

Viggo J. Rasmussen

Sven Östling

P. Kampmann

Per M. Hansson

M. Wallenberg

Axel

E. F. Eckhoff

Axel Gjøres

Ovenstående vindings- og tabskonto samt status stemmer med konsortiets regnskaber, som er revideret af

undertegnede revisorer i henhold til vor revisionsberetning dateret december 1956.

Centralanstalten for Revision

Seth Svensson

Christian Blom

Frans Bruun

Carl Johan Thorsen

Oscar Jelf

Harald Høst

Tor Storhaug

revisionsberetning



Undertegnede, som i henhold til § 11 i konsortialoverenskomsten af 8. februar 1951 mellem AB Aero-transport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) og Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) er valgt til revisorer i

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
Denmark — Norway — Sweden

afgiver efter fuldført revision denne beretning til moderselskaberne for regnskabsåret 1. oktober 1955—30. september 1956.

Forvaltningsberetning og årsregnskab, som inkluderer SAS Inc., New York, og SAS Ltd., London, og øvrige datterselskaber, er gennemgået af os. Vi har i behørigt omfang gennemgået konsortiets bogføring og protokoller og modtaget alle de af os begærede oplys-

ninger og dokumenter til bedømmelse af konsortiets økonomi og forvaltning.

SAS' interne revisionsafdeling, som arbejder efter en af os afgiven instruks, har foretaget løbende revision af konsortiets regnskaber, og vi har i årets løb og ved regnskabsafslutningen modtaget rapporter over den således foretagne revision.

Regnskaberne er ført med god orden.

Som det fremgår af årsregnskabet, viser dette, efter at ordinære og vel motiverede ekstraordinære afskrivninger er foretaget, et restbeløb på 10,5 millioner kroner.

Vi anbefaler, at forvaltningsberetning og årsregnskab godkendes, og at direktionen, arbejdsudvalget og bestyrelsen meddeles ansvarsfrihed for regnskabsårets forvaltning.

Stockholm i december 1956

Centralanstalten for Revision

Seth Svensson

Christian Blom

Frans Bruun

Carl Johan Thorsen

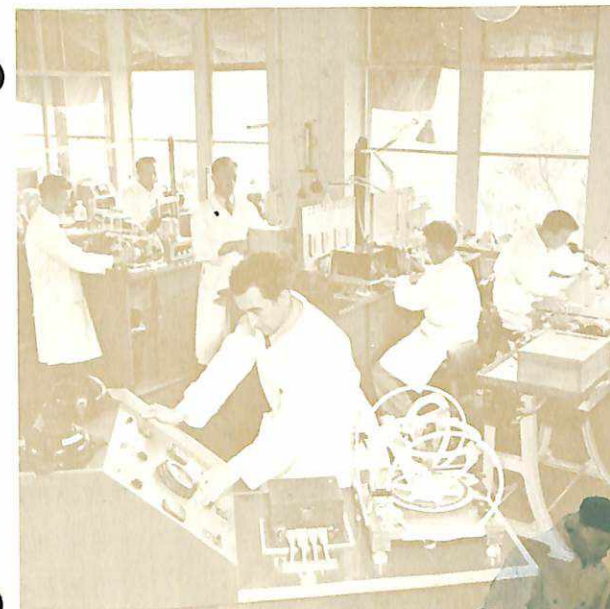
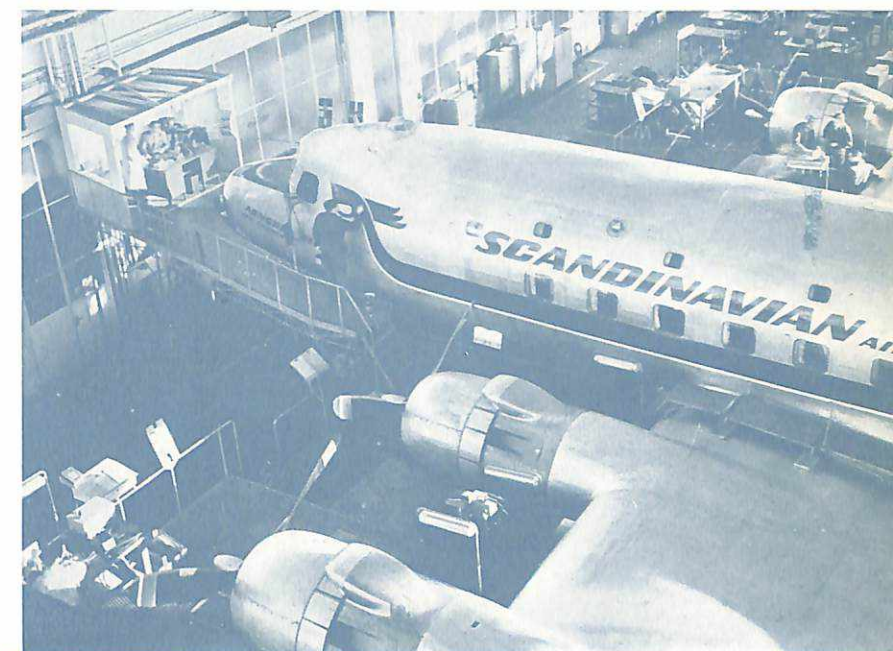
Oscar Jelf

Harald Høst

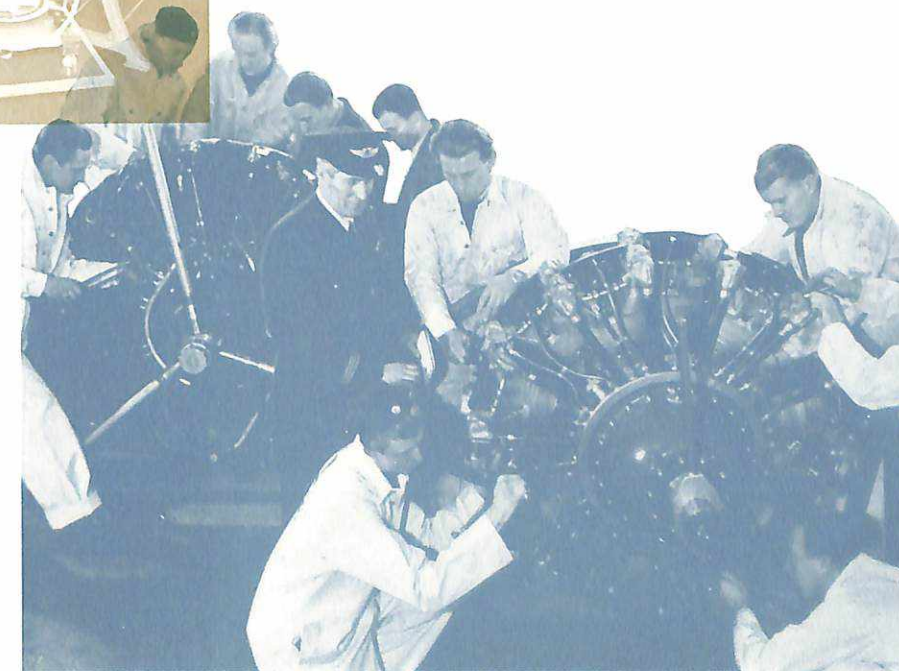
Tor Storhaug



Alle SAS-maskiner underkastes regelmæssige eftersyn året igennem. Det såkaldte store eftersyn varer 6—10 dage og koster 200.000 svenske kroner pr. gang.



SAS har eget instrumentværksted, som tilmed konstruerer helt nye instrumenter — specielt for polarflyvningen, den såkaldte polarpath.



I SAS' egen mekanikerskole uddannes der flere store hold flyvemekanikere årligt.



THE GLOBAL AIRLINE